**Phụ lục số 3**

**Hướng dẫn lưu giữ tàu**

Khi quyết định những khiếm khuyết tìm thấy thuộc nhóm khiếm khuyết lưu giữ tàu thì PSCOs phải đánh giá:

Tàu có đủ các chứng chỉ và tài liệu hợp lệ;

Tàu bố trí định biên tuân thủ quy định.

Trong quá trình kiểm tra, PSCO đánh giá thêm liệu tàu hay thuyền viên có thể:

Hành hải an toàn;

Điều hành, giám sát an toàn các điều kiện hàng hóa;

Khai thác buồng máy an toàn;

Duy trì phù hợp chân vịt và máy lái;

Chống cháy hiệu quả trên tàu khi cần thiết;

Bỏ tàu nhanh chóng, an toàn và cứu nạn hiệu quả khi cần thiết;

Phòng ngừa ô nhiễm môi trường;

Duy trì ổn định của tàu phù hợp;

Duy trì tính kín nước của tàu phù hợp;

Liên lạc trong tình huống khẩn cấp;

Cung cấp điều kiện an toàn và sạch sẽ ở trên tàu.

Nếu kết quả của đánh giá này là không tốt thì tàu chắc chắn sẽ bị lưu giữ.

Việc kết hợp của nhiều khiếm khuyết ít nghiêm trọng hơn cũng có thể dẫn đến lưu giữ tàu. Tàu không đủ điều kiện an toàn hành trình ra biển sẽ bị lưu giữ ngay đợt kiểm tra đầu tiên, bất kể thời gian tàu ở trong cảng.

**Quy định chung**

Việc thiếu các giấy chứng nhận còn giá trị theo yêu cầu sẽ dẫn đến lưu giữ tàu. Tuy nhiên những tàu mang cờ của quốc gia không phải là thành viên của công ước thì không đòi hỏi phải có những giấy chứng nhận theo công ước, trong trường hợp này việc thiếu giấy chứng nhận chưa thể là lý do để lưu giữ tàu. Tuy nhiên với nguyên tắc “không có đối xử ưu ái”, tàu vẫn phải tuân thủ các điều kiện yêu cầu trước khi cho rời cảng.

**Khiếm khuyết lưu giữ**

Để hộ trợ các PSCO, danh sách sau đây bao gồm các khiếm khuyết hoặc nhóm khiếm khuyết liên quan đến các công ước có thể được xem là khiếm khuyết nghiêm trọng dẫn đến lưu giữ tàu:

**Theo Công ước Solas**

Chân vịt và các trang thiết bị chính bị hỏng, cũng như các thiết bị điện;

Buồng máy bẩn, khối lượng lẫn dầu trong két vướt quá giới hạn, hệ thống đường ống bao gồm cả ống thoát khí xả trong buồng máy dính dầu, vận hành bơm các két lắng không phù hợp;

Máy phát điện sự cố, đèn, bình ắc quy và các côn tắc hư hỏng;

Hệ thống máy lái chính và phụ hư hỏng;

Thiết bị cứu sinh cá nhân, xuồng cứu sinh và hệ thống thu hạ thiếu hoặc bị hỏng;

Hệ thống báo cháy, hệ thống báo động, trang thiết bị chữa cháy, hệ thống chữa cháy cố định, van thông khí , hệ thống lưới ngăn lửa, các van đóng nhanh bị hỏng, thiếu hoặc không phù hợp;

Hệ thống chữa cháy trên boong của tàu dầu bị thiếu hoặc hỏng;

Báo hiệu âm thanh, hình dạng và đèn bị thiếu hoặc hỏng;

Trang thiết bị thông tin liên lạc phục vụ khẩn cấp và an toàn bị hỏng hoặc thiết;

Thiết bị hành hải bị thiếu hoặc hỏng (theo yêu cầu của điều V/16.2);

Thiếu hải đồ đã hiệu chỉnh và các tài liệu cần thiết cho chuyến đi;

Thiếu hệ thống ngăn lửa thông gió buồng bơm hàng;

Các khiếm khuyết nghiêm trọng được liệt kê trong Phụ lục 7;

Số lượng, bố trí hay chứng chỉ của thuyền viên không tuân theo giấy chứng nhận định biên an toàn.

Không tuân thủ hoặc không thực hiện chương trình kiểm tra nâng cao theo yêu cầu của điều XI-1/2 công ước Solas và Nghị quyết A.744(18);

Thiếu hoặc hỏng Thiết bị ghi dữ liệu hành trình.

**Theo bộ luật IBC**

Vận chuyển loại hàng không được đề cập trong Giấy chứng nhận phù hợp hoặc thiếu thông tin về hàng hóa;

Thiếu hoặc hư hỏng các thiết bị an toàn áp suất cao;

Trang thiết bị điện lắp đặt thiếu an toàn hoặc không theo yêu cầu;

Nguồn nhiệt bố trí trong khu vực nguy hiểm;

Vi phạm các yêu cầu đặc biệt;

Hàng hóa vượt quá khối lượng cho phép trong các két;

Nhiệt độ không phù hợp cho các loại hàng nhạy cảm;

Báo động áp suất hầm hàng cho các két không hoạt động;

Vận chuyển các loại hàng cấm mà không có giấy phép phù hợp.

**Theo bộ luật IGC**

Vận chuyển loại hàng không được đề cập trong Giấy chứng nhận phù hợp hoặc thiếu thông tin về hàng hóa;

Thiếu các thiết bị đóng cho khu vực buồng ở và sinh hoạt;

Các vách ngăn không kín;

Các van khóa khí bị hỏng;

Thiếu hoặc hỏng các van đóng nhanh;

Thiếu hoặc hỏng các van an toàn;

Trang thiết bị điện lắp đặt thiếu an toàn hoặc không theo yêu cầu;

Hệ thống thông gió hầm hàng không hoạt động;

Báo động áp suất hầm hàng cho các két không hoạt động;

Hệ thống phát hiện khí hoặc hệ thống phát hiện khí độc hỏng;

Vận chuyển các loại hàng cấm mà không có giấy phép phù hợp.

**Theo công ước Load Lines**

Tàu bị hư hỏng hay gỉ nặng hay bị ăn mòn hoặc các vật gia cố trên boong ảnh hưởng đến an toàn của tàu hay chụi tải (trừ khi được sự đồng ý của cơ quan có thẩm quyền cho sửa chữa tạm để về cảng thực hiện việc sửa chữa).

Các trường hợp ổn định tàu không đảm bảo.

Thiếu các thông tin tin cậy để hỗ trợ thuyền trưởng bốc dỡ hàng và dằn tàu bảo đảm tính ổn định của tàu trong suốt hành trình với các điều kiện khác nhau của chuyến đi và như vậy không tạo ra bất kỳ lực bất thường lên kết cấu của tàu.

Các cửa kín nước, nắp hầm hàng và các nắp đóng thiếu, hư hỏng hay bị gỉ nặng;

Tàu quá tải;

Thiếu hoặc không thể đọc được đường mớn nước hay mớn nước.

**Theo công ước Marpol, phụ lục I**

Thiết bị lọc dầu nước, thiết bị giám sát bơm dầu hay hệ thống báo động 15 ppm bị thiếu, hỏng;

Khối lượng còn trong các két lắng không phù hợp với chuyến đi dự kiến;

Không có Nhật ký dầu;

Lắp đặt hệ thống xả không được phép;

Không tuân thủ các quy định của điều 20.4 và 20.7.

**Theo công ước Marpol, phụ lục II**

Không có Sổ tay A và P;

Hàng hóa không được phân loại;

Không có Nhật ký hàng;

Lắp đặt hệ thống xả không được phép;

**Theo công ước Marpol, phụ lục IV**

**Theo công ước Marpol, phụ lục V**

Không có Kế hoạch quản lý rác;

Không có nhật ký rác;

Thuyền viên không nắm rõ yêu cầu tiêu hủy của Kế hoạch quản lý rác.

**Theo công ước Marpol, phụ lục VI**

Thiếu Giấy chứng nhận IAPP, EIAPP và các Tài liệu kỹ thuật;

Với máy có công suất từ 130 kW được lắp đặt trên tàu đóng từ 1/1/2000 hoặc máy tàu được hoán cải lớn sau ngày 1/1/2000 không tuân thủ Bộ luật kỹ thuật NOx.

Hàm lượng Sulphur của nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép:

3,5% từ ngày 01/1/2012;

0,5% từ ngày 01/1/2020.

Hàm lượng Sulphur của nhiên liệu vượt quá giới hạn cho phép khi tàu hoạt động trong vùng kiểm soát khí xả SOx: 0,1% m/m từ ngày 01/1/2015.

Máy đốt rác lắp đặt trên tàu sau ngày 01/1/2000 không tuân thủ các yêu cầu trong Phụ lục IV hay các tiêu chuẩn lò đốt được xây dựng bởi IMO (Nghị quyết MEPC. 76(40) và MEPC.93 (45)).

Thuyền trưởng và thuyền viên không nắm vững vận hàng thiết bị ngăn ngừa ô nhiễm không khí.

**Theo công ước STCW**

Thuyền viên có chứng chỉ không phù hợp hoặc có giấy tờ chứng minh rằng đang chờ cấp Giấy chứng nhận công nhân từ Chính quyền.

Không tuân thủ định biên an toàn theo yêu cầu của Chính quyền;

Bố trí ca trực boong và máy không tuân thủ quy định của Chính quyền.

Ca trực thiếu người có chuyên môn vận hành các trang thiết bị quan trọng cho việc hành hải, thông tin liên lạc hay phòng ngừa ô nhiễm môi trường;

Thuyền viên trực ca đầu tiên và ca thứ hai ngay sau khi tàu khởi hành phải đảm bảo thời gian nghỉ nghơi để thực hiện nhiệm vụ;

Thuyền viên không đủ năng lực để thực hiện nhiệm vụ được giao để bảo đảm an toàn cho tàu và ngăn ngừa ô nhiễm.

**Theo công ước MLC**

Thuyền viên dưới 16 tuổi làm việc trên tàu;

Thuyền viên thường xuyên phải làm việc vào ban đêm;

Nhiều thuyền viên không có giấy chứng nhận sức khỏe;

Thuyền viên làm việc không có Hợp đồng lao động trên tàu hoặc Hợp đồng lao động có những điều khoản trái với quyền thuyền viên được hưởng;

Thuyền viên làm việc quá giờ quy định;

Vệ sinh, điều kiện sống trong khu vực cabin, bếp tồi tệ;

Không đủ thực phẩm, nước uống cho chuyến đi dự kiến;

Tủ thuốc trên tàu không bảo đảm; không có thuyền viên được giao nhiệm vụ chăm sóc y tế trên tàu;

Không có giấy chứng nhận bảo lãnh tài chính liên quan đến trách nhiệm của chủ tàu;

Thuyền viên không được trả lương trong khoảng thời gian dài.

**Theo công ước BWM**

Thiếu Giaáy chứng nhận IBWMC, BWMP, BWRB;

Khiếm khuyết chứng tỏ tàu và trang thiết bị không tương ứng với IBWMC, BWMP;

Thuyền viên không nắm được Quy trình quản lý nước dằn;

Quy trình quản lý nước dằn không được thực hiệnt rên tàu;

Không có Sỹ quan được chỉ định;

Tàu không tuân thủ với BWMP về quản lý và xử lý nước dằn (tiêu chuẩn D-1, D-2 or D-4);

Trang thiết bị theo yêu cầu của BWMP không có hoặc bị hư hỏng nghiêm trọng;

Không tuân thủ việc lấy mẫu;

Nước dằn được bơm ra ngoài không tuân theo quy định của công ước (Điều A-2).

**Khiếm khuyết không lưu giữ tàu nhưng việc làm hàng có thể bị dừng**

Trang thiết bị là hàng hay hệ thống khí trơ bị hỏng thì có thể dừng việc làm hàng.